FLIEGER DES WELTKRIEGES



HERAUSGEGEBEN VOM LUFTWAFFENFÜHRUNGSSTAB Ic/VIII

HEFT
2

SCHRIFTENREIHE „DEUTSCHE FLIEGERHEFTE“: HEFT 2
(ZWEI GENERATIONEN LUFTWAFFE)
1 9 4 1

ROLF ROEINGH

FLIEGER DES WELTKRIEGES

„DER JUNGE RIESE RECKT SICH“

HERAUSGEGEBEN VOM LUFTWAFFENFÜHRUNGSSTAB Ic/VIII

Besorgt durch die Literarische Abteilung im Deutschen Archiv-Verlag
Berlin W 15, Kurfürstendamm 22 · Fernsprecher 91 42 59 u. 91 73 10

Titelbild: Rittmeister Manfred Freiherr v. Richthofen (Scherl)

Es schufen die Bildnisse die Professoren und Maler: Franz Graf auf den Seiten 41, 47, 51, Lipus auf der Seite 49, Walter Miehe auf den Seiten 31, 33, 39, 45, Max Rabes auf der Seite 43, Schorling auf den Seiten 53, 55, E. Schulze-Schulzendorf auf der Seite 37



WEIT ÜBER FEINDESLAND

DER JUNGE RIESE RECKT SICH

NACHDEM in den vorausgegangenen Betrachtungen jene fünf großen fliegerischen Persönlichkeiten — Boelcke, Immelmann, Richthofen, Göring, Udet — gewürdigt wurden, die als Kämpfer und zugleich auch als Gestalter für alle Zeiten der deutschen Luftwaffe das Gesicht geben, werden die nachfolgenden Blätter allen den Fliegern gewidmet sein, deren geschichtliche Taten ihre verdiente Anerkennung ebenfalls in der Verleihung des hohen friderizianischen Ordens Pour le mérite gefunden haben und deren von Künstlerhand ausgeführte Bildnisse zu einer Ehrenreihe im Hause der Flieger vereinigt wurden. Der alphabetisch geordneten Reihenfolge dieser Ritter der Luft seien die Namen zweier Männer vorangestellt, die vom Jahre 1916 ab als Führer an der Spitze einer jungen Waffe standen, eines Kriegsinstrumentes, das von diesem Zeitpunkt an endgültig das ihm fremde Gewand einer technischen Sonderwaffe abgeworfen hat, um in einer schnellen und zielstrebig geführten Aufwärtsentwicklung die Eigengesetzlichkeit seiner Kriegführung geltend zu machen und zu einem bald unentbehrlichen Machtmittel in den Händen der Leiter der Kriegsoperationen zu werden.

Als nach den Erfahrungen des Jahres 1914 auf taktischem und technischem Gebiete Grundlagen für eine Reorganisation der Fliegertruppe geschaffen worden waren, wurden die damals noch getrennt operierenden Teile der Luftstreitkräfte, zu denen außer den Fliegern noch die Luftschifferformationen und

die Flugabwehreinheiten gehörten, auf Grund eines Antrages der Obersten Heeresleitung beim Kriegsministerium Anfang 1915 einer einheitlichen Leitung unterstellt. Als Chef des Feldflugwesens, der die Reorganisation der Luftstreitkräfte durchzuführen hatte, wurde der damalige Major Thomsen berufen, dem als fachlicher Berater der verdienstvolle Major Siegert beigegeben wurde. Arndt sagt in seiner Schrift zur Feier des 20. Gründungstages der Fliegertruppe über das Wirken dieser beiden Männer: „Thomsen, mit den Gedankengängen des Großen Generalstabes hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung des Flugwesens vertraut und durchdrungen von der Bedeutung und Zukunft der neuen Waffe, ging sogleich mit starker Hand, ungewöhnlicher Schaffenskraft und organisatorischem Weitblick an die Arbeit, um im Frieden Versäumtes nachzuholen. In Siegert, dem alten Friedensflieger vom Straßburger Bataillon und dem geistigen Schöpfer der Friedensfliegertruppe, fand er eine wundervolle Ergänzung. Phantasie auf der einen, nüchternes Wägen auf der anderen Seite formten nun die Waffe, die dem Kriege ein neues Gesicht geben sollte. Beiden Männern verdankt die Fliegertruppe in gleicher Weise ihre Entwicklung." — Damit war der Grundstein gelegt, auf dem der Feldflugchef seine aufbauende Tätigkeit beginnen konnte. Schwere Probleme waren zu lösen, harte Arbeit begann, die in einem schnellen Anwachsen der Fliegertruppe und deren staunenswerten Leistungen ihren beredten Ausdruck erhielt. — Aber Thomsens Ideen gingen weiter. Er hielt es für unbedingt erforderlich, daß alle in irgendeinem taktischen oder technischen Zusammenhang mit der Fliegertruppe stehenden Formationen des Heeres und der Marine zu einem eigenen Wehrmachtteil zusammengeschweißt wurden, um höchste Leistungen zu erzielen. Obwohl die Oberste Heeresleitung angesichts der schweren Kämpfe des Jahres 1916 den Ideen Thomsens vorerst nicht nähertrat, sah der sich restlos für seine wohldurchdachten neuen Organisationspläne einsetzende Feldflugchef am 8. Oktober 1916 seine Unermüdlichkeit doch belohnt. Durch Kabinettsorder wurde bestimmt:

„Die wachsende Bedeutung des Luftkrieges erfordert es, die gesamten Luftkampf- und Luftabwehrmittel des Heeres, im Felde und in der Heimat, in einer Dienststelle zu vereinigen. Hierzu bestimme ich: Der einheitliche Ausbau, die Bereitstellung und der Einsatz dieser Kriegsmittel werden einem „Kommandierenden General der Luftstreitkräfte" übertragen, der dem Chef des Generalstabes unmittelbar unterstellt wird, der „Chef des Feldflugwesens" tritt unter Aufhebung seiner Dienststelle als „Chef des Generalstabes" zum Kommandierenden General der Luftstreitkräfte. Alle zum bisherigen Dienstbereich des Chefs des Feldflugwesens gehörenden Verbände sowie der Inspekteur der Flugabwehrkanonen (Operationsgebiet) treten unter den Befehl des Kommandierenden Generals der Luftstreitkräfte, der außerdem den Heimatschutz mit allen hierzu gehörenden und neu zu schaffenden Einrichtungen übernimmt. Der „Kommandierende General der Luftstreitkräfte" legt die erforderlichen Dienstanweisungen vor und macht Vorschläge für die Zusammensetzung seines Stabes. — Das Kriegsministerium hat das Weitere zu veranlassen." — Damit war die Tür aufgestoßen für eine ungeheuer große und neue Reorganisationsarbeit, aber auch für die auf weite Sicht geplante riesenhafte Entwicklung der Fliegertruppe zur gewaltigen Luftwaffe.

Damals wurde der Reitergeneral, Generalleutnant von Hoeppner, zum Kommandierenden General der Luftstreitkräfte ernannt und ihm der bisherige Feldflugchef Oberstleutnant Thomsen als Generalstabschef zur Seite gegeben. Die Wahl der Obersten Heeresleitung hätte auf keine geeigneteren Persönlichkeiten fallen können, denn was diese beiden Männer in dem Aufbau der jungen Fliegerwaffe in zielbewußter Arbeit geschaffen haben, ist mehr als nur der Anfang einer Entwicklung der Fliegerwaffe zu einer wahren Luftwaffe und damit später zum selbständigen Wehrmachtteil gewesen.

„Der junge Riese reckt sich." Das sind Worte, die der willensstarke und rastlos schaffende damalige Generalstabschef mit stolzer Zuversicht prägte, als das sogenannte Hindenburgprogramm, der Vorläufer unserer heutigen totalen Rüstung, im Herbst 1916 aufgestellt wurde. Oberstleutnant Thomsen sah in seinem konstruktiven Geiste die riesenhafte Entwicklung voraus, die die junge Luftwaffe nehmen würde, eine Entwicklung, die vor dem Weltkrieg und in dessen Anfangsjahren nur geahnt werden konnte. Wenn wir uns der verschwindend kleinen Anzahl von wenig mehr als 200 Flugzeugen erinnern, mit der die Fliegertruppe in den Augusttagen 1914 in den Weltkrieg ging, so muß uns das Anwachsen dieser Zahl auf mehr als 4800 Maschinen der Feldfliegerverbände im Oktober 1918 schon in höchstes Erstaunen versetzen. Die Erfahrungen, die Oberstleutnant Thomsen 1916 während der schweren Kämpfe vor Verdun und an der Somme sammeln konnte, nutzte der damalige Chef des Feldflugwesens für seine Bestrebungen um die Neugestaltung der Luftstreitkräfte und deren weiteren organisatorischen und technischen Aufbau derart, daß die nach der Schaffung der Dienststelle des Kommandierenden Generals der Luftstreitkräfte (Kogenluft) auf völlig neue Grundlagen gestellte Luftwaffe zu einem wirklichen Kriegsmittel von großer Schlagkraft wurde. Das hat die Luftwaffe dann in den Abwehrschlachten des Westheeres 1917 an der Aisne und in der Champagne, bei Arras, in Flandern, aber auch auf dem östlichen Kriegsschauplatz sowie auf dem Balkan, in der Türkei und an der Piave nachdrücklichst unter Beweis gestellt. Und wenn auch die Große Schlacht in Frankreich 1918 nicht zu der erstrebten Kriegsentscheidung führen konnte, so hat „der junge Riese" in den Schlachten an der Lys, an der Aisne, bei Reims und an der Marne in dem erbitterten Ringen des in die strategische Abwehr gezwungenen deutschen Heeres seine wachsenden Kräfte gegenüber zahlenmäßig stärkster Überlegenheit französischer, englischer und amerikanischer Luftstreitkräfte zu nutzen gewußt, hat ihnen schwere, blutige Wunden geschlagen und allen Gewalten zum Trotz bis zum bitteren Ende sich seine ungebrochene Schlagkraft bewahren können.

Hart schlug der junge Riese schon damals zu. Härter noch sausen die Hiebe des nunmehr erwachsenen Riesen unserer Tage auf den Gegner nieder. — Gemeinsam ist beiden der herrliche Kampfgeist und die zielsichere Führung nur daß jener sich heut in den verschiedenen Waffengattungen der wahrhaften Luftwaffe viel reicher entfalten kann, diese hingegen ganz andere Ergebnisse zu erzielen vermag, als es damals überhaupt nur möglich gewesen war.

ERNST VON HOEPPNER

„Dieses Buch widme ich dem Gedächtnis der deutschen Luftstreitkräfte, ihnen, die im Großen Kriege wurden, wuchsen und zu wunderbarer Wucht gediehen, ihnen, die bis zum letzten Tage des gewaltigen Ringens, unbesiegt, vom Feinde gefürchtet und bewundert, wirkten: weit über entfernten feindlichen Landen eine dräuende Wolke, an allen Fronten ein scharfes Auge und ein sichernder Schild, ihnen, die einst waren und heute nicht mehr sind." Es ist der Beginn der Widmung, die General der Kavallerie Ernst v. Hoeppner seinem bald nach Beendigung des Weltkrieges, im Jahre 1921 erschienenen Buche „Deutschlands Krieg in der Luft" vorangesetzt hat. Kann man sich ein schöneres Zeugnis denken, das ein Kommandierender General den ihm unterstellten Formationen in solch militärisch kurzer, dabei eine innige Verbundenheit mit seiner Truppe ausstrahlender Form ausstellt und das gleichzeitig den vornehmen, ritterlichen Charakter einer Persönlichkeit von bedeutendem Format widerspiegelt, eines Mannes, der seinen Untergebenen Führer und Kamerad zugleich war? In vorbildlicher und mustergültiger Zusammenarbeit mit der bereits bestehenden Fliegertruppe hat General v. Hoeppner seit dem Herbst 1916, nachdem ihm die neugeschaffene Dienststelle des Kommandierenden Generals der Luftstreitkräfte anvertraut wurde, Großes für den Aufbau dieser Waffe geleistet.
Ernst v. Hoeppner ist am 14. Juni 1860 in Tonnin auf der pommerschen Insel Wollin geboren. Über die Hauptkadettenanstalt kam er als Sekondeleutnant zum Dragoner-Regiment Nr. 6 in Stendal. Nach einer vorübergehenden Abkommandierung zur Kriegsakademie wurde er 1893 als Eskadronchef in das Dragoner-Regiment Nr. 14 in Colmar im Elsaß versetzt. 1902 in den Großen Generalstab berufen, stand er von 1904 an als 1. Generalstabsoffizier beim 9. Armeekorps in Altona. 1906 wurde Oberstleutnant v. Hoeppner Kommandeur des Husaren-Regiments Nr. 13 in Diedenhofen. Seit August 1908 Chef des Generalstabes des 7. Armeekorps, wurde er im September 1912 zum Kommandeur der 4. Kavallerie-Brigade in Bromberg ernannt. 1913 folgte die Erhebung in den erblichen Adelsstand.
Bei Beginn des Weltkrieges wurde der verdienstvolle General Chef des Generalstabes der 3. Armee. Dieses verantwortungsvolle Amt hatte er noch im Frühjahr 1915 inne, als ihm die Führung der 14. Reservedivision der 1. Armee übertragen wurde. 1915 wurde Hoeppner Chef des Generalstabes der 2. Armee und dann 1916 Kommandeur der 75. Reservedivision, die damals am Narocz-See im Abwehrkampf gegen zahlenmäßig überlegene russische Heeresteile stand.
Mitten aus schwersten Kämpfen heraus wurde Hoeppner zum Kommandierenden General der Luftstreitkräfte ernannt, auf welchem Posten er bis zum Ende des Weltkrieges verblieb. Seine großen Verdienste um den Aufbau der deutschen Luftwaffe wurden am 8. April 1917 durch die Verleihung des Ordens Pour le mérite besonders anerkannt. - Die letzten Lebensjahre verbrachte Ernst v. Hoeppner auf seinem Gut Groß-Mokraz auf der Insel Wollin. Dort wurde er am 25. September 1922 im Alter von 62 Jahren zur Großen Armee abberufen.



ERNST VON HOEPPNER

HERMANN THOMSEN

Große Zeiten brauchen große Männer. Als es sich im ersten Jahre des Weltkrieges herausstellte, daß die alliierten Gegner Deutschlands mit ihrer Luftstreitmacht sich der deutschen Fliegertruppe weit überlegen zeigten, war es Hermann Thomsen, der mit nie ermüdender Energie und klug vorausschauend seine ganze Arbeitskraft für die Erstarkung der deutschen Luftmacht einsetzte. „Der gewaltigen Schaffenskraft des Obersten Thomsen hat Deutschland es zu verdanken, wenn sich während des Krieges unsere Luftstreitkräfte immer weiter erfolgreich entwickelten." Dieses knappe, aber inhaltschwere Urteil fällt Ludendorff in seinen „Kriegserinnerungen" über das Wirken dieses Mannes.

Thomsen verfügte über jene starken, geistigen Energien, die jedes noch so schwere Hindernis zu überwinden imstande sind. Seine Begeisterung für die Fliegerei teilte er auch seinen Mitarbeitern mit, die ihm mit höchster Achtung begegneten. Durch planmäßiges Zusammenfassen aller Arbeitsmöglichkeiten gelang es ihm, die Flugzeugproduktion wie auch die Ausbildung des fliegerischen Personals auf die höchste Stufe der Leistungsfähigkeit zu bringen.

Hermann v. d. Lieth-Thomsen, am 10. März 1867 in Flensburg geboren, entstammt einem alteingesessenen Dithmarscher Bauerngeschlecht. Er trat 1887 in die Armee ein und wurde 1889 zum Leutnant befördert. Nach Absolvierung der Kriegsakademie wurde Thomsen in den Großen Generalstab versetzt, dem er bis zum Beginn des Weltkrieges angehörte. Im Frühjahr 1914 wurde er zum Generalstabsoffizier bei der Inspektion des Luft- und Kraftfahrwesens ernannt.

Thomsen nahm an der Schlacht bei Tannenberg teil, wurde im September 1914 als 1. Generalstabsoffizier dem Generalkommando des Reservekorps 24 zugewiesen, kämpfte bei Ypern und nahm später an dem Winterfeldzug in den Karpathen teil. Als dann der Ausbau der Luftwaffe immer größere Ausmaße annahm, wurde Oberstleutnant Thomsen im März 1915 als „Chef des Feldflugwesens" in das Große Hauptquartier berufen und der Obersten Heeresleitung zugeteilt. Im Herbst 1916 wurde er zum Chef des Generalstabes des Kommandierenden Generals der Luftstreitkräfte ernannt. Seine gigantische Arbeitsleistung zusammen mit Generalleutnant Hoeppner und seine großen Verdienste auf diesem verantwortungsvollen Posten wurden am 8. April 1917 durch die Verleihung des Pour le mérite belohnt.

Thomsen, zum Oberst befördert, blieb auf seinem wichtigen Posten bis zum Waffenstillstand. Er leitete dann noch die durch das Versailler Diktat geforderte Demobilisierung und stand kurze Zeit der damaligen Luftfahrt-Abteilung im Kriegsministerium vor. Dann nahm er seinen Abschied, um auf den Augenblick zu warten, wo sein reiches Wissen und seine unschätzbaren Kenntnisse für das Vaterland wieder nutzbar gemacht werden könnten. In Anerkennung seiner geschichtlichen Verdienste um Aufbau und Führung der Luftstreitkräfte im Weltkriege wurde Thomsen am 1. November 1935 vom Reichskanzler Adolf Hitler zum Generalmajor ernannt. Heute steht Thomsen, zum General der Flieger befördert, zur besonderen Verfügung des Reichsmarschalls.



HERMANN THOMSEN

KARL ALLMENROEDER

Die Reihe der deutschen Flieger des Weltkrieges, deren bewundernswürdige Taten als Kämpfer in der Luft mit dem Orden Pour le mérite belohnt wurden, beginnt dem Alphabet nach mit einem Manne, dessen Wiege dort gestanden hat, wo die besten deutschen Klingen geschmiedet werden.
In dem Städtchen Wald bei Solingen ist Karl Allmenroeder am 3. Mai 1896 als Sohn eines Pfarrers geboren. Als Achtzehnjähriger hatte er soeben an der Universität Marburg mit den Anfangsgründen der medizinischen Wissenschaft Fühlung genommen, als der Ausbruch des Weltkrieges ihm andere Ziele wies. Sofort stellte sich der junge Student zur Verfügung und trat alsbald als Fahnenjunker in das Feldartillerie-Regiment 62 in Oldenburg ein. Nach kurzer Ausbildungszeit geht Allmenroeder bereits Ende August 1914 mit dem Reserve-Feldartillerie-Regiment 20 zum östlichen Kriegsschauplatz ab. Nach einigen Monaten kommt er zum Stammregiment zurück, das bei der Armee Mackensen in Polen und Galizien eingesetzt wurde. Am 30. März 1915 wird der Fähnrich zum Leutnant befördert. Seine Brust schmückt schon das Eiserne Kreuz I. Klasse, aber sein Ehrgeiz strebt höher hinauf. Er hat sich, ebenso wie sein älterer Bruder Wilhelm, bereits zur Fliegertruppe gemeldet und wird ein Jahr später, am 29. März 1916, zur Fliegerschule Halberstadt kommandiert.
Ende 1916 ist die Ausbildung beendet. Beide Brüder kommen zur Jagdstaffel 11, deren Führung bald darauf Manfred von Richthofen übertragen wird. In der Schule des großen Meisters entwickelt sich der junge Flieger bald selbst zum bedeutenden Könner. Schon im Februar 1917 hat er im Luftkampf seinen ersten Gegner bezwungen, und es dauert kaum drei Monate, als der deutsche Heeresbericht meldet, Leutnant Karl Allmenroeder habe bereits den 19. und 20. Gegner zum Absturz gebracht. Er steht damit in der Liste der erfolgreichen deutschen Flieger an achter Stelle und erhält am 9. Juni, nachdem er inzwischen bereits den 24. Gegner heruntergeholt hat, das Ritterkreuz des Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern, dem als besondere Auszeichnung am 14. Juni der Pour le mérite folgt. Schon am 30. Juni kann der Heeresbericht den 30. Luftsieg des jungen Fliegerhelden berichten. Am Tage darauf aber erreicht ihn das Schicksal. Allmenroeder greift einen Engländer an, und es entwickelt sich ein Zweikampf, bei dem diesmal das Glück auf seiten des Gegners ist. Der rote Flieger — schon damals trugen alle Flugzeuge der Richthofenstaffel diese Farbe — beginnt zu schwanken. Man sieht, wie er den Versuch macht, zum Gleitflug anzusetzen, aber die Maschine gehorcht nicht mehr. Der Gleitflug wird zum Sturz. In dem blutgetränkten Abschnitt von Ypern, mitten zwischen Freund und Feind, zerschellt das Flugzeug am Boden.
In der Nacht zum 29. Juni gelang es einer Infanterie-Patrouille, den heldenhaft gefallenen Flieger zu bergen. Der junge Offizier konnte so in seiner Heimat die letzte Ruhestätte finden. Deutschland hatte an ihm einen seiner besten Söhne verloren.



KARL ALLMENROEDER

OLIVER FREIHERR VON BEAULIEU-MARCONNAY

Der Dienst für das Vaterland macht die Jungen zu Männern, der Krieg läßt die Tapferen zu Helden werden. Was machte es schon aus, daß Oliver Freiherr von Beaulieu-Marconnay bei Beginn des Weltkrieges noch nicht einmal 16 Jahre alt war! Der am 13. September 1898 als Sohn eines preußischen Hauptmanns in Berlin-Charlottenburg geborene spätere Flieger saß im August 1914 noch in der Sekunda des Berliner Bismarck-Gymnasiums. Er verließ die Schule zu Ostern 1915 mit der Reife für die Prima und trat im Juni 1915, also immer noch nicht 17 Jahre alt, als Fahnenjunker bei der Ersatz-Eskadron des 4. preußischen Dragoner-Regiments von Bredow ein. Es war das gleiche Regiment, bei dem auch Lothar von Richthofen, der Bruder Manfreds, gestanden hatte. Im Frühjahr 1916 erhielt Oliver bei Kämpfen in den Rokitno-Sümpfen die Feuertaufe, wurde am 28. Juli, noch nicht achtzehnjährig, zum Leutnant befördert und sah sich für seinen Schneid im Herbst des gleichen Jahres mit dem Eisernen Kreuz I. Klasse belohnt. Wie so viele Kavalleristen, denen der Stellungskrieg nicht genügte, meldete sich der junge Offizier nun zur Fliegertruppe, kam nach vollendeter Ausbildung im Herbst 1917 zur Jagdstaffel 15, an deren Staffelführer, dem Pour-le-mérite-Flieger Veltjens, er ein glänzendes Vorbild hatte. Der gleichen Staffel gehörten u. a. auch die Leutnants Hantelmann, Klein und Hugo Schäfer an. Was diese Staffel geleistet hat, ergibt sich aus dem Heeresbericht, der feststellt, daß sieben Flugzeuge dieser Gruppe in fünf Monaten 157 feindliche Flieger zum Absturz gebracht hatten. An diesen Erfolgen war „Bauli", wie er von den Kameraden genannt wurde, in nicht geringem Grade beteiligt.

Er hatte am 28. Mai 1918 den ersten Luftsieg errungen. Seine weiteren Leistungen ergeben sich am besten aus der Tatsache, daß er, der noch nicht Zwanzigjährige, Ende August 1918 zum Führer der Jagdstaffel 19 ernannt wurde, die übrigens gleich der Staffel 15 zum Jagdgeschwader II gehörte. Bis zum 16. Oktober 1918 hatte der junge Beaulieu die Zahl seiner Erfolge auf 26 erhöht. Drei Tage päter traf ihn beim Kampf mit einem Engländer die tödliche Kugel. Er atmete noch, als man ihn aus dem abgestürzten Flugzeug heraushob. Noch an seinem Todestage, dem 26. Oktober, erreichte den jungen Helden im Kriegslazarett von Arlon der Pour le mérite, vierzehn Tage vor Abschluß des Waffenstillstandes. Er war der jüngste Ritter dieser höchsten Auszeichnung. Kaum zwanzigjährig war ein Leben vollendet, dem in kurzer Frist viel Großes zu tun beschieden war. Eines jungen Ritters Name steht aufgezeichnet im Buche der Geschichte des Weltkrieges, und selten kann das alte Dichterwort eine bessere Anwendung finden als auf Oliver von Beaulieu: Wen die Götter lieben, den nehmen sie in seiner Jugend zu sich.



OLIVER FREIHERR VON BEAULIEU-MARCONNAY

PAUL BÄUMER

Nicht alltäglich ist der Werdegang und das Schicksal dieses hervorragenden Mannes. Er war einer der Träger des Ordens Pour le mérite, die aus dem Mannschaftsstand hervorgegangen sind. Der Rheinländer Paul Bäumer ist am 11. Mai 1986 zu Duisburg-Ruhrort geboren. Er sollte Dentist werden, tat auch seine Schuldigkeit, lernte aber zufällig einen Flieger kennen und kam mit dessen Hilfe und nach Zustimmung des Lehrherrn und der Mutter zur Fliegerschule Holten i. W. Seine ersten Flugversuche fielen zwar nicht sehr glücklich aus, aber er bestand doch im Sommer 1914 die Pilotenprüfung und versuchte nun, als der Krieg ausbrach, zu einer Fliegerabteilung zu kommen. Im Mai 1917 erfüllt sich sein Traum, er kommt zur Jagdstaffel 5, wo er sich alsbald dadurch auszeichnet, daß er vom 12. bis zum 15. Juli drei Fesselballone abschießen kann. Der Erfolg ist die Versetzung zur Jagdstaffel Boelcke und die Verleihung des E. K. I. Klasse. Am 31. Oktober ist er bereits Vizefeldwebel. Seine Kampfflüge zeichnen sich durch außerordentliche Kühnheit aus. Er nimmt ein französisches Caudron-Großflugzeug in der Luft „gefangen". Bei einem anderen Kampf wird seine Maschine in Brand geschossen, aber er kann sich mit dem Fallschirm retten. Während dieser unvorhergesehenen Luftreise bemerkt er, daß einer der Filzstiefel Feuer gefangen hat, doch gelingt es ihm unter krampfhaften Verrenkungen, den brennenden Stiefel in der Luft auszuziehen.

Im Frühjahr 1918 schießt Bäumer einen englischen Sopwith ab und erringt damit für seine Staffel den 199. Luftsieg. Am 12. Februar belohnt das Goldene Militär-Verdienstkreuz den tapferen Flieger. Dann folgt am 10. April eine weitere hohe Anerkennung, die Beförderung zum Leutnant der Reserve, nachdem er an einem Tage drei Luftsiege errungen hatte. Am 21. Mai hat er Pech bei der Landung, er muß mit einem komplizierten Unterkieferbruch ins Lazarett. Noch kaum richtig ausgeheilt, kehrt er jedoch wieder zu seiner Staffel zurück, wird nach dem 30. Erfolge zum Pour le mérite eingegeben und erhält die hohe Auszeichnung am 2. November 1918. Inzwischen hat er die Zahl seiner Siege weiter gesteigert. Bis zum Kriegsende hat er 44 Gegner zur Strecke gebracht und ist damit einer der erfolgreichsten Kampfflieger des Weltkrieges.

Bäumer stellte nach Friedensschluß zunächst kurze Zeit seine Dienste der Hamburger Werft Blohm und Voß zur Verfügung. Dann kehrte er zu dem vor dem Kriege erlernten Beruf zurück und machte seine Prüfungen als Dentist. Gleichzeitig setzte er aber seine fliegerische Tätigkeit fort. Als Kunstflieger, Fluglehrer und Konstrukteur war er mit großem und anerkannten Erfolg tätig und galt neben Udet als einer der besten Sportflieger. Am 15. Juli 1927 erreichte ihn der Fliegertod, der ihn über den Schlachtfeldern vergeblich gesucht hatte. Bei einem Kunstflug über Kopenhagen stürzte er, zwei Kilometer von der Küste entfernt, in die Wellen des Oeresund. So endete ein Fliegerleben, das sich während des Weltkrieges so tapfer für das Vaterland eingesetzt hatte.



PAUL BÄUMER

OTTO BERNERT

Dieser tollkühne Draufgänger stammt aus Oberschlesien. Sein Vater war Bürgermeister von Ratibor. Otto, der am 6. März 1893 das Licht der Welt erblickt hatte, wählte die Offizierslaufbahn, trat in das Infanterie-Regiment 173 ein und wurde kurz vor dem Weltkriege zum Leutnant befördert. Von seinem unerhörten Schneid kann sich kaum jemand eine Vorstellung machen, der ihn nicht beobachtet hat. Bei einem Nachtgefecht im Westen hatte er sich eine ernste Fußverletzung geholt, aber erst der strikte Befehl des Bataillonsarztes zwang ihn, zunächst zurückzubleiben. Ein paar Tage später hört er, daß sein Regiment angreifen soll. Mit einem Krückstock bewaffnet, verläßt er nachts heimlich das Lazarett, fährt auf einem Munitionswagen seiner Kompanie nach und kann noch rechtzeitig deren Führung übernehmen. Aber bald schon erhält er drei neue schwere Verwundungen.
Der Kompanieführer wird glücklich ausgeheilt, aber felddienstfähig als Infanterist ist er nicht mehr. Er meldet sich nun kurz entschlossen zu den Fliegern. Zunächst ist er ein Jahr als Beobachter tätig, wird aber bald Flugzeugführer und kommt im August 1916 zur Jagdstaffel 4. Hier erfocht er seine ersten Siege. Am 9. November 1916 schießt Bernert bei einem Luftkampf hintereinander drei Gegner ab. Am 23. April 1917 hat er bereits 22 Luftiege errungen, als er den Pour le mérite erhält. Zugleich wird dem tapferen und schneidigen Offizier die Führung der Jagdstaffel 6 übertragen, nachdem er inzwischen der Jagdstaffel Boelcke angehört hatte. Seine Kühnheit hatte er mehr als einmal unter Beweis stellen können. Im September 1916 hatte er einen feindlichen Artillerieflieger auf freiem Felde zur Landung gezwungen. Auf dem Rückfluge griff er kaltblütig in 1300 m Höhe über den feindlichen Linien drei gegnerische Doppeldecker an. Natürlich bekam er zahlreiche Treffer, sein Motor setzte aus, aber es gelang Bernert, im Gleitfluge hinter den vordersten deutschen Gräben niederzugehen.
Am 24. April 1917 kommt Bernert zum Kampf mit einem feindlichen Geschwader von sechs Flugzeugen. Im Handumdrehen sind zwei davon erledigt, und ein drittes muß schwer beschädigt notlanden. Ein vierter Gegner kommt ihm in den Rücken. Bernert reißt seine Maschine herum und schießt den Feind auf Flugzeuglänge ab. Seine eigene Maschine ist von Kugeln durchlöchert, aber noch ein weiterer Gegner muß daran glauben. Fünf Luftsiege an einem Tage!
Am 9. Juni war Bernert Führer der Jagdstaffel Boelcke geworden, wurde aber nun, nachdem er insgesamt 29 Luftsiege errungen hatte, zur Inspektion der Fliegertruppen versetzt und im November zum Oberleutnant befördert. Es ist ihm nicht vergönnt gewesen, im siegreichen Luftkampf den Heldentod zu finden, der seiner würdig gewesen wäre. Am 18. Oktober 1918 erlag er im Krankenhause seiner Heimatstadt Ratibor einer heimtückischen Grippe. Auf einem der schönsten Plätze seiner Vaterstadt, dem „Otto-Bernert-Platz“, steht ein Ehrenmal, das seinen Namen und das Andenken an diesen hochverdienten Kämpfer für immer wachhält.



OTTO BERNERT

HANS BERR

Als Sohn des Präsidenten der Oberpostdirektion Braunschweig ist Hans Berr am 20. Mai 1890 geboren. Er hatte sich früh dem Soldatenberuf zugewandt und war bereits im August 1908 Leutnant im Magdeburger Jäger-Bataillon 4 zu Naumburg geworden. Ins Feld zog er im August 1914 mit den 7. Reserve-Jägern, zeichnete sich an der Westfront sehr bald aus, wurde aber schon am 6. September schwer verwundet. Als er nach seiner Wiederherstellung gefragt wurde, ob er Adjutant in einer größeren Bahnhofskommandantur werden wolle, gab Berr die bezeichnende Antwort, er sei bereit, überall dort zu wirken, wo man Kugeln pfeifen höre, woanders nicht. Am 27. Januar 1915 wurde Berr zum Oberleutnant befördert und kam am 3. März auf seine Eingabe hin zur Fliegertruppe. Nach Ausbildung zum Beobachtungsoffizier war er seit Mai 1915 in dieser Eigenschaft an der Westfront tätig, aber dieser Posten genügte seinem Tatendrang nicht. Ein Fokker-Kampfflugzeug ist sein Ideal. Bald wird er zur weiteren Ausbildung an die Fliegerschule in Metz kommandiert. Wegen besonderer Eignung werden ihm auf seinen Antrag die vier letzten Monate erlassen. Bald ist er Flugzeugführer bei der Kronprinzenarmee, erwirbt das Eiserne Kreuz I. Klasse, den silbernen Ehrenbecher „für den Sieger im Luftkampf" sowie eine persönliche Ehrengabe des Kronprinzen. Nach einer Reihe von Luftsiegen wird ihm die Aufstellung und Führung der Jagdstaffel 5 übertragen, die sich zunächst vor Verdun, dann an der Somme betätigt. Bald darauf meldet der Heeresbericht: „In den schweren Kämpfen vor Verdun und an der Somme führte Leutnant Berr seine Jagdstaffel mit hervorragender Tapferkeit und glänzendem Schneid." Am 4. Dezember 1916 erhielt er nach zehn Luftsiegen den Pour le mérite.

Am 6. April 1917, es war der Karfreitag, führte Berr seine Fliegerkameraden wieder einmal gegen den Feind. Aber das Glück war gegen ihn. Es sollte sein letzter Flug sein. Ein Mitglied seiner Staffel, Leutnant Gontermann, gleichfalls einer der Ritter des Pour le mérite, hat als Mitkämpfer und Augenzeuge das tragische Ende seines Staffelführers geschildert: „Kurz nach dem Start erreichten wir in etwa 2400 Meter ein englisches Geschwader zwischen Cambrai und Valenciennes. Da ereignete sich etwas Schreckliches. Vizefeldwebel Hoppe wollte eine Vickers von hinten anfliegen. Er war noch etwa 300 Meter hinter ihr, als Berr von links kam und direkt in die Maschine von Hoppe stieß. Es gab eine große Staubwolke. Ich wußte: nun sind Berr und Hoppe tot. Das war ein schrecklicher Augenblick ... Dann fuhren wir zu Berrs und Hoppes Unglücksstätte. Ein Knäuel von Bruchstücken war nur noch zu sehen, kaum festzustellen, ob es zwei oder eine Maschine wären. Berr lag 100 Meter davon, Hoppe 20 Meter. Das traf uns alle furchtbar."

So war dieser hervorragende Flieger als Opfer eines tragischen Zufalls gefallen, vom Gegner unbesiegt. Sein Leichnam wurde, nach der Heimat überführt, in der Potsdamer Garnisonkirche aufgebahrt. Im Erbbegräbnis auf dem Alten Friedhof schläft dieser prachtvolle Mensch und Kämpfer den ewigen Schlaf.



HANS BERR

RUDOLF BERTHOLD

Unter den tapfersten Helden des Weltkrieges wird dieser treue Kämpfer stets eine Sonderstellung einnehmen. Keiner von allen hat nach vielen Ruhmestaten ein so tragisches Schicksal gefunden. Rudolf Berthold ist im Frankenlande als Sohn eines Oberförsters am 24. März 1891 zu Ditterswind bei Bamberg geboren. Der junge Leutnant hatte schon vor Beginn des Krieges alle Flugprüfungen bestanden. Mit der Fliegerabteilung 23 zieht er ins Feld, zeichnet sich zuerst aus, als er während der Marneschlacht dem Generalobersten von Bülow die gefährlich klaffende Lücke zwischen den Armeegruppen Bülow und Kluck meldet, und erhält das Eiserne Kreuz I. Klasse. Bald darauf wird seine Maschine bei einem Aufklärungsflug abgeschossen, er selbst bleibt unverletzt. Jetzt beginnt die Reihe seiner Erfolge. Am 2. 4. 1916 wird Leutnant Berthold zum ersten Male im Heeresbericht erwähnt. Nach fünf Luftsiegen stürzt er Anfang Mai im Kampf mit einem Engländer ab. Schwere Schädelverletzung, Gehirnerschütterung, Beckenverletzung, Nasenbeinbruch und Oberschenkelbruch liegen vor, aber Berthold lebt und lehnt es entrüstet ab, in die Heimat geschickt zu werden: „Und wenn ich in die Maschine getragen werden soll, ich will wieder fliegen!"

Am 9. Oktober 1916 holt Berthold den 8. Gegner herunter. Nach diesem Siege schmückt auch ihn der Pour le mérite. Ein Jahr später sind es 28 Erfolge. Da muß auch er dem Schicksal seinen Tribut zahlen. Der Schuß eines Engländers zerschmettert ihm den rechten Oberarm, der seitdem gelähmt bleibt. Aber Berthold lernt im Lazarett mit der Linken zu schreiben: „Dann kann ich auch mit der linken Hand den Steuerknüppel führen."

Trotz ständigen Schmerzen in dem noch nicht ausgeheilten Arm startet und siegt Berthold weiter. Nach mörderischem Kampf fällt der 35. Gegner. Beim 44. Abschuß sieht das Schicksal auch seine Aufgabe im Felde erfüllt. Aus 4500 m Höhe stürzt die Maschine in die Tiefe und zerschellt auf dem Dach eines alleinstehenden Hauses. Aufs schwerste verwundet, auch der Oberarm ist wieder gebrochen, wird Berthold aus den Trümmern herausgeholt, aber er lebt! Halbwegs geheilt, will er wieder an die Front, da ist der Krieg zu Ende. Ungebrochen ist der Kampfgeist dieses Mannes. Sein glühender Aufruf vom April 1919 sucht das Feuer der nationalen Begeisterung erneut zu wecken. Mit 1200 Söhnen seiner Heimat bildet Berthold die „Eiserne Schar", zieht mit ihr ins Baltenland und versucht zu retten, was nicht mehr zu retten ist. Die Baltikumkämpfer kehren in die Heimat zurück. Man verlangt die Auflösung der Schar. Berthold weigert sich, bezieht Quartier in einer Harburger Schule und wird vom aufgepeitschten Spartakistenmob belagert. Kluge Verhandlungen. Berthold setzt freien Abzug für seine Leute durch und verläßt am nächsten Morgen an ihrer Spitze die Schule. Da stürzt die Menge über ihn her; einer der besten Söhne des Volkes wird in bestialischer Weise erschlagen! Auf seinem Grabstein auf dem Berliner Invalidenfriedhof stehen die Worte: „Geehrt vom Feinde — erschlagen von deutschen Brüdern."



RUDOLF BERTHOLD

WALTER BLUME

Hirschberg, am Fuße des Riesengebirges, ist Walter Blumes Heimat. Dort ist er am 10. Januar 1896 geboren. Als der Krieg ausbrach, hatte er gerade das Abiturium bestanden und war als Ingenieurpraktikant in einer Maschinenfabrik tätig. Er meldete sich sofort als Kriegsfreiwilliger und kam im September zum Schlesischen Jägerbataillon Nr. 5 ins Feld. Das Bataillon stand damals auf dem Kriegsschauplatz in Ostpreußen. Im Oktober wurde er bei Lyck durch einen Gewehrschuß verwundet. Nach seiner Genesung meldete er sich zur Ausbildung als Flugzeugführer. Er hatte Erfolg, kam zur Flieger-Ersatzabteilung Großenhain und dann zur Fliegerschule Leipzig-Mockau.
Nach beendeter Ausbildung kam Blume an die Westfront, zuerst zum Versuchs- und Übungspark West bei St. Quentin, dann zum Armeeflugzeugpark A nach Straßburg, schließlich zur Feldfliegerabteilung Nr. 65 nach Schlettstadt. Hier war die Front ziemlich ruhig, er konnte sich aber bei erfolgreichen Erkundungsflügen auszeichnen und wurde im August 1916 bereits Vizefeldwebel. Am 31. Januar 1917 wurde Walter Blume sodann zum Leutnant befördert.
Inzwischen hatte Bruno Loerzer im Elsaß die Jagdstaffel 26 neu aufgestellt, der damals als stellvertretender Staffelführer auch Hermann Göring angehörte. Blume gehörte zu den Auserwählten, die Loerzer hinzuzog. Er und die anderen Neulinge hörten, so berichtet Blume, mit heißen Köpfen zu, wenn die alten „Kanonen" über ihre erfolgreichen und gefahrvollen Flüge berichteten. Anfang April wird die Staffel bei St. Quentin eingesetzt, wo es zu schweren Kämpfen mit den Engländern kommt. Am 10. Mai schießt Blume seinen ersten Gegner, einen Bristol-Fighter, ab. Nach weiteren fünf Siegen erhält er das Eiserne Kreuz I. Klasse. Am 29. November ist es um ein Haar mit ihm zu Ende. Er bekommt in 4000 m Höhe einen schweren Brustschuß und kann nur noch mit Aufbietung seiner letzten Kräfte wenigstens die Maschine glatt zu Boden bringen, aber zum Aussteigen ist er nicht mehr fähig. Der Schwerverwundete wird vorsichtig herausgehoben und muß den Ärzten anvertraut werden.
Nach seiner Wiederherstellung finden wir Blume als Führer der Jagdstaffel 9 in der Champagne. Seine Erfolge häufen sich. Sein 25. Sieg ist gleichzeitig der hundertste der Staffel. Am 7. August wird ihm das Ritterkreuz des Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern verliehen, am 2. Oktober schmückt den tapferen Flieger der Pour le mérite.
Seinen letzten, den 28. Gegner, hat Blume am 28. Oktober 1918 zum Absturz gebracht. Nach dem Waffenstillstand kehrt er in die Heimat zurück, um zunächst seine Studien als Diplom-Ingenieur zu beenden. Wichtige Aufgaben beim Neuaufbau der deutschen Luftfahrt warteten auf ihn, denen sich der verdienstvolle Weltkriegsflieger in besonderem Auftrage widmete.



WALTER BLUME

ERWIN BÖHME

Gegenüber den anderen, fast durchweg noch jugendlichen Kampffliegern ist Erwin Böhme schon als gereifte Persönlichkeit Flieger geworden. Er war am 29. Juli 1879 zu Holzminden an der Weser geboren, bei Kriegsausbruch also bereits 35 Jahre alt und hatte schon einiges vom Leben erfahren. Böhme hatte nach Absolvierung des Gymnasiums die technische Fachschule in Dortmund besucht, war als Ingenieur zwei Jahre in Elberfeld, fünf Jahre in Zürich und Biel tätig gewesen und im Jahre 1909 nach Deutsch-Ostafrika gegangen. Hier hatte er den Bau einer Seilbahn geleitet, die von der Usambara-Bahn nach dem hochgelegenen Neu-Hornow führte.

Bei Kriegsausbruch war Böhme zufällig auf einer Dienstreise in Deutschland. Er hatte seinerzeit bei den Garde-Jägern gedient, war im übrigen ein ausgezeichneter Sportsmann, Schwimmer, Schlittschuhläufer und Alpinist. Seine Neigung zog ihn nun zur Fliegerei. In Döberitz und Leipzig wird er ausgebildet und besteht als erster seines Kursus die Prüfungen. Doch muß er dann noch ein Jahr als Fluglehrer in Leipzig-Mockau bleiben. Aber sein Streben geht dahin, an der Front sein fliegerisches Können zu beweisen.

Endlich ist es so weit. Im Dezember 1915 kommt er zum Kampfgeschwader 2, das von Hauptmann Wilhelm Boelcke, Oswald Boelckes Bruder, geführt wird. An der Ostfront, während der Brussilow-Offensive, hat Böhme die ersten Erfolge. Hier lernt er Oswald kennen, der seinen Bruder besucht. Von dieser ersten Begegnung an verbindet ihn eine herzliche Freundschaft mit dem Meister. Zwei Männer holt sich Oswald Boelcke bei diesem Besuche für seine an der Somme eingesetzte Kampfstaffel: Manfred von Richthofen und Erwin Böhme.

Dort lernt Böhme den wendigen Fokker-Eindecker kennen und ist geradezu begeistert. Zusammen mit Boelcke darf er nun fliegen, kämpfen und siegen. Bald kann ihm sein Kommandeur das Eiserne Kreuz I. Klasse überreichen. Dann aber kommt der 28. Oktober 1916, jener Tag des Unglücks und der tiefen Trauer, den wir bereits früher geschildert haben. Das tragische Ende des großen Meisters trifft Böhme ungemein schwer, aber er kämpft weiter. Ein Armschuß zwingt ihn vorübergehend zur Ruhe. Nach seiner Rückkehr übernimmt er die Führung der Jagdstaffel 29, im August 1917 soll er Boelckes Nachfolger als Führer werden.

Böhme zeigt sich dieser Ehrung würdig. Am 29. November hat er bereits den 23. Luftsieg errungen und kommt über Zonnebeke in Flandern nochmals zum Kampf mit einem englischen Geschwader. Noch einmal bleibt er Sieger, dann umkreist ihn feindliche Übermacht, die ihn zu Tode hetzt. Sein Flugzeug sinkt westlich des Zillebeker Sees zu Boden. Auf dem Friedhof zu Keerselaarhook haben ihn die Engländer mit militärischen Ehren bestattet. In Böhmes Frontquartier war an diesem Tage eine besondere Ehrung eingetroffen, „für sein und seiner Staffel Verdienst in der Flandernschlacht". Es war der Pour le mérite. Der hohe Orden hat den tapferen Kämpfer nicht mehr erreichen können.



ERWIN BÖHME

OSKAR FREIHERR VON BOENIGK

Oskar Freiherr von Boenigk ist am 25. August 1893 in Siegersdorf im Kreise Bunzlau geboren. In seinem 11. Lebensjahr trat er in das Kadettenkorps ein und besuchte die Kadettenanstalten in Wahlstatt und später in Lichterfelde. Am 23. März 1912 wurde er Leutnant im Grenadierregiment „König Friedrich III." (2. Schlesisches) und rückte bei Kriegsausbruch als Zugführer ins Feld. Schon im August 1914, in der Schlacht bei Longwy, erhielt er einen schweren Lungenschuß. Kaum von dieser schweren Verwundung geheilt, war er im Oktober schon wieder beim Regiment, wurde Kompanieführer, dann Ordonnanzoffizier beim Regimentsstabe. In der Winterschlacht in der Champagne, im März 1915, wurde Freiherr v. Boenigk wiederum verwundet, war aber im April schon wieder bei der Truppe und machte als Kompanieführer die Kämpfe an der Lorettohöhe und bei Arras mit.
Sein Kampfgeist drängt ihn zu den Fliegern. Er wird als Flugzeugbeobachter ausgebildet und kommt im März 1916 zur Kampfstaffel 32 der OHL, die in den Vogesen eingesetzt ist, dann folgt die Ausbildung zum Kampfflieger, im Juli 1917 wird er der Jagdstaffel 4 im Richthofengeschwader zugeteilt. Am 20. Juli erkämpft er seinen ersten Luftsieg. Im Oktober mit der Führung der im Abschnitt Reims-Verdun kämpfenden Jagdstaffel 21 betraut, vergrößert er nun nicht nur ständig die Zahl seiner Erfolge, sondern leistet vor allem auch vorbildliche Arbeit in der Erziehung und Ausbildung der Angehörigen seiner Staffel. Seine Kaltblütigkeit ist bewundernswert, ebenso seine Kühnheit. Das Ritterkreuz des Hohenzollernschen Hausordens wird sein Lohn. Eine noch höhere Anerkennung erfährt er im Sommer 1918, von Boenigk wird Kommandeur des Jagdgeschwaders II, das bald der Schrecken des Feindes wird.
Der erbitterte Gegner versuchte nun, die in der Luft unbesiegbaren deutschen Flugzeuge am Boden zu zerstören. Am 19. September greifen fünf Bombenflieger vom Breguet-Typ den deutschen Flugplatz an. Sie werden, noch ehe sie ihr Ziel erreichen können, vom Jagdgeschwader II angegriffen und vernichtet. Drei stürzen brennend ab, zwei werden zum Landen gezwungen. Der Führer des Geschwaders war an diesen Erfolgen persönlich stark beteiligt. Er hatte seinen 26. Luftsieg hinter sich, als er am 25. Oktober 1918 den Pour le mérite erhielt. Bis zum Waffenstillstand kam noch ein weiterer Erfolg hinzu. Für Oberleutnant von Boenigk war aber der Krieg noch nicht zu Ende. Vom Dezember 1918 bis zum August 1919 war er als Führer fliegerischer Formationen im Grenzschutz Ost, in Posen und Oberschlesien, tätig, bis zum letzten Augenblick bemüht, seine ganze Kraft für das Vaterland und seine engere Heimat einzusetzen.
Freiherr v. Boenigk ist der Fliegerei treu geblieben. Als der Führer seine Wehrmacht zur Verteidigung der Grenzen des Großdeutschen Reiches aufrief, gehörte der ehemalige Weltkriegsflieger zu den „jungen Generalen", die ihr Bestes dazu beitrugen, daß die junge Luftwaffe des Reichsmarschalls in unerhörtem Siegeszug der Schrecken und das Verderben der Feinde wurde.



OSKAR FREIHERR VON BOENIGK

CARL BOLLE

Ein Berliner Kind. Er ist am 20. Juni 1893 in der Reichshauptstadt geboren. Carl Bolle war 1912 nach England gegangen, hatte in Oxford Wirtschaftswissenschaften studiert und sich nebenbei auch in sportlicher Hinsicht ausgezeichnet. Nach seiner Rückkehr hatte er als Einjährig-Freiwilliger beim Kürassier-Regiment von Seydlitz (Magdeburgisches) Nr. 7 gedient, machte bei dieser Truppe die ersten Kämpfe im Westen mit und wurde im September 1914 als Fahnenjunkerunteroffizier aktiviert. Als Kavallerist macht Bolle sodann im Winter 1914/15 die Kämpfe in Nordpolen und Kurland mit, meldet sich, als der Schützengrabenkrieg auch hier beginnt, zur Fliegertruppe und erreicht nach längeren vergeblichen Bemühungen sein Ziel. Im Juli 1916 kommt er nach vollendeter Ausbildung zum Kampfgeschwader IV. Mit ihm als Beobachter fliegt Lothar von Richthofen, der Bruder Manfreds. Im Oktober 1916 wird er im Kampf mit fünf französischen Jagdfliegern, wehrlos durch Ladehemmung seines Maschinengewehrs, schwer verwundet, kann aber das zerschossene Flugzeug gerade noch bis zur eigenen Artilleriestellung bringen. Er schleppt noch seinen verwundeten Beobachter zum nächsten Unterstand und bricht dann selbst zusammen.

Nach seiner Heilung finden wir ihn zunächst als Offizier z. b. V. bei der Jagdstaffel 28 in Flandern, aber bald ist er wieder in der Luft. Von Leutnant Max Müller, einem hervorragenden Lehrer, lernt er die richtige Taktik des Luftkampfs. Bolle erringt seine ersten Luftsiege und wird im Februar 1918, in richtiger Erkenntnis seiner großen Fähigkeiten, zum Führer der verwaisten Jagdstaffel Boelcke ernannt. Als Bolle diese übernahm, hatte er selbst fünf Abschüsse hinter sich, die Staffel zusammen 194. Beim Waffenstillstand war er bei 36 Erfolgen angelangt, und die Staffel konnte auf 336 Luftsiege zurückblicken!

Carl Bolle hatte inzwischen das Mecklenburgische Militärverdienstkreuz und das Ritterkreuz des Hohenzollern-Hausordens erhalten. Seit dem 21. August 1918 trug er auch den Pour le mérite. Er hat die Jagdstaffel Boelcke bis zur Demobilmachung geführt und ist erst Ende April 1923 aus dem aktiven Militärdienst bei der Reichswehr ausgeschieden. Große Verdienste hat er sich später bei der Erziehung des fliegerischen Nachwuchses erworben, als er 1926 die Leitung der Deutschen Verkehrsfliegerschule übernahm. Als dann Hermann Göring 1933 das Reichsluftfahrtministerium aufbaute, wurde auch sein alter Frontkamerad Bolle zur Mitarbeit herangezogen. Zunächst als Referent tätig, wurde der später zum Oberstleutnant beförderte zum Abteilungsleiter z. b. V. bestellt und wurde von seiten des Ministers mit der Erledigung von Sonderaufträgen betraut. Es sei noch erwähnt, daß sich der kampferprobte Weltkriegsflieger bei der Einrichtung eines Krümpersystems 1926 zur Ausbildung einer möglichst großen Zahl von Flugzeugführern besondere Verdienste erworben hat.



CARL BOLLE

HEINRICH BONGARTZ

Man schreibt den 27. April 1918. Hinter den deutschen Linien im Westen kommt ein Flugzeug herunter, das der Führer offenbar nicht mehr voll in der Gewalt hat. Bei der Landung überschlägt es sich. Der Flieger kriecht unter dem Apparat hervor. Sein Gesicht ist blutüberströmt, ein Auge hat sehr schweren Schaden erlitten. Er hinkt um das Flugzeug herum, besieht sich den Bruch, wendet sich um, geht auf die nächsten Kameraden zu, führt die Hand zur Mütze und stellt sich mit leichter Verbeugung vor: Leutnant Bongartz.

So schildert uns ein Augenzeuge seine Begegnung mit Heinrich Bongartz, ein Erlebnis, das den Mann in seinem ganzen schlichten Heldentum kennzeichnet. Bongartz, ein Kind der „roten Erde", ist am 31. Januar 1892 in Gelsenkirchen geboren. Er hatte kurz vor dem Kriege beim Westfälischen Infanterie-Regiment 16 als Einjährig-Freiwilliger gedient und ging mit dem Res.-Inf.-Regt. 13 von Münster aus ins Feld. Seine Tapferkeit bei den furchtbaren Kämpfen um Verdun wird durch die Beförderung zum Leutnant anerkannt. Ein Draufgänger wie er will aber natürlich zu den Fliegern. Er fliegt zunächst als Aufklärer und wird dann zum Flugzeugführer ausgebildet. Seine ungewöhnliche Begabung fällt schon hier auf. Er erhält eine Sonderprämie, und der Kommandeur der Feldfliegerabteilung 5 bezeichnet ihn im Führerzeugnis als sicheren Anwärter auf den Pour le mérite.

Im Oktober 1916, während der großen Sommeschlacht, fliegt Bongartz als Bombenflieger in dem von Hauptmann Pfeiffer geführten Kampfgeschwader V. Später finden wir ihn bei der Schutzstaffel 9, wo der Pour-le-mérite-Flieger Dossenbach auf ihn aufmerksam wird und ihn sofort in seine neu gebildete Jagdstaffel 36 aufnimmt. Am 6. April erringt Bongartz den ersten Luftsieg, und nun geht es rasch vorwärts. Sieg folgt auf Sieg. Der zähe Wille und der Schneid des Westfalen schafft es, daß er bereits nach verhältnismäßig kurzer Zeit 20 Siege in seiner Abschußliste buchen kann.

Nach Erholung von schwerer Verwundung wird Bongartz die Jasta 36 übertragen. Mit Feuereifer stürzt er sich wieder in den Kampf, so daß er am 2. Dezember 1917 bereits den 27. Erfolg errungen hat. Am 23. Dezember empfängt er aus den Händen des Kaisers den Pour le mérite. Als seine Laufbahn durch eine weitere schwere Verwundung am 27. April 1918 beendet wird, hat Bongartz 36 Siege zu verzeichnen. Einigermaßen wiederhergestellt, wird er Leiter der Flugzeugprüfstelle in Adlershof, wo er die November-Revolution erleben muß. Sofort greift Bongartz wieder zur Waffe und kämpft gegen die Spartakisten. Aber auch bei diesen Kämpfen geht er nicht leer aus. Eine schwere Beinverletzung zwingt ihn, aus dem Heer auszuscheiden. Nach seiner Genesung ist im Lande wieder einigermaßen Ordnung eingetreten. Bongartz wird Leiter des Flughafens der Deutschen Luftreederei in Gelsenkirchen. Der Weltkriegsflieger stürzt aber bei einem Schaufliegen im Jahre 1921 aus nur 50 m Höhe so schwer ab, daß ihn nur seine zähe Natur noch einmal retten kann. Auch nach seiner Wiedergenesung ist Bongartz der Fliegerei treu geblieben, ein Ritter ohne Furcht und Tadel, ein Vorbild den jungen Kameraden der Luft.

Die mit dem Orden Pour le mérite ausgezeichneten Angehörigen der Fliegertruppe des Weltkrieges, wie sie in der Schriftenreihe „Deutsche Fliegerhefte" in Wort und Bild aufgeführt werden:

Oswald Boelcke
Max Immelmann
Manfred Frhr. v. Richthofen
Hermann Göring
Ernst Udet
Ernst v. Hoeppner
Hermann v. d. Lieth-Thomsen
Karl Allmenroeder
Oliver Frhr. v. Beaulieu-Marconnay
Paul Bäumer
Otto Bernert
Hans Berr
Rudolf Berthold
Walter Blume
Erwin Böhme
Oskar Frhr. v. Boenigk
Carl Bolle
Heinrich Bongartz
Ernst Brandenburg
Julius Buckler
Hans-Joachim Buddecke
Franz Büchner
Walter v. Bülow
Friedrich Christiansen
Karl Degelow
Albert Dossenbach
Eduard Ritter v. Dostler
Hermann Fricke
Heinrich Gontermann
Robert Ritter v. Greim
Wilhelm Griebsch
Jürgen v. Grone
Walter Höhndorf
Erich Homburg
Hans-Georg Horn
Joseph Jacobs
Alfred Keller
Hans Kirschstein
Otto Kissenberth
Hans Klein
Rudolf Kleine
Hermann Köhl
Otto Könnecke
Heinrich Kroll
Arthur Laumann
Gustav Leffers
Leo Leonhardy
Erich Loewenhardt
Bruno Loerzer
Max Ritter v. Müller
Albert Müller-Kahle
Max Ritter v. Mulzer
Ulrich Neckel
Friedrich Nielebock
Theodor Osterkamp
Otto Parschau
Paul Frhr. v. Pechmann
Fritz Pütter
Lothar Frhr. v. Richthofen
Peter Rieper
Fritz Ritter v. Röth
Fritz Rumey
Gotthard Sachsenberg
Karl-Emil Schäfer
Eduard Ritter v. Schleich
Peter Strasser
Karl Thom
Emil Thuy
Horst Treusch v. Buttlar-Brandenfels
Adolf Ritter v. Tutschek
Josef Veltjens
Werner Voss
Franz Walz
Rudolf Windisch
Kurt Wintgens
Kurt Wolff
Kurt Wüsthoff

Anmerkung: Das Porträt zu dem nebenstehenden Lebensbild des Fliegers Heinrich Bongartz erscheint auf der Titelseite des nächsten Heftes (Nr. 3 der „Deutschen Fliegerhefte").

R O L F   R O E I N G H :

DAS DEUTSCHE REITERBUCH

PFERDEZUCHT UND PFERDESPORT IN GROSSDEUTSCHLAND

Schirmherr:
GENERALFELDMARSCHALL v. MACKENSEN

Erschienen im Deutschen Archiv-Verlag, Berlin W 15
Kurfürstendamm 22a.
750 Seiten, Großformat, über 800 Bilder, viele farbige Kunstblätter
und Originalbildnisse. Leinen RM. 42,50, Halbleder RM. 50,—.

Es erscheint mir ausgeschlossen, daß irgendein Land auf der Welt über seine Pferdezucht und Reiterei ein ähnliches Monumentalwerk zusammenbringen kann. Deshalb ist dieses Buch besonders geeignet, deutsches Wollen, deutsches Wissen und deutsches Können der Welt zu verkünden. Der Ausdruck einer absoluten Unermüdlichkeit, den das Buch in seiner Sammlung aller Leistungen gibt, muß anfeuernd auf alle diejenigen wirken, die auch nur von einem Teil des Inhaltes Kenntnis nehmen. Diese absolute Unermüdlichkeit bezieht sich auch auf den Verfasser Roeingh, der es verstanden hat, alle Teile des riesigen Gebietes in ihrem Werden, ihrem Aufbau und ihrer Bedeutung dem Leser zu erschließen. Auch die unzähligen prachtvollen Abbildungen sind ein Spiegelbild dessen, was deutsches Reitertum, deutsche Pferdezucht und deutsches Pferdewesen überhaupt heißt. Sie sind eine Quelle weitesten Ausmaßes, ebenso wie ein stolzes Stück Geschichte.

Wenige Gebiete deutscher Arbeit und deutschen Könnens besitzen ein derart instruktives Sammelwerk, welches so tief und gründlich das ganze Wesen einer Sache behandelt. Der geistige, sittliche und werbende Wert eines solchen Buches ist ein dauernder. Es ist wirklich für das deutsche Volk geschrieben, für alle Generationen. Es wird Licht darüber verbreiten, was das Pferd dem Deutschen war, heute ist und für immer sein wird. Deshalb ist es ein erzieherisches Werk, das die uralte Verbundenheit zwischen dem Deutschen und seinem Pferd verklärt. Es gibt keinen Deutschen, der nicht irgendeinen Berührungspunkt mit dem Pferde hat. Das fängt schon an mit unseren Kleinsten, die ihr Holzpferdchen hinter sich herziehen oder auf dem Schaukelpferd reiten. Es findet seine Vollendung mit dem Glanze vor aller Welt in dem großen Leistungsreiter, dem Jagdreiter, dem Dressurreiter, dem Springreiter, bis zu den olympischen Helden, die im Jahre 1936 mit den 12 Goldmedaillen der Welt größten Reitersieg errangen. Alles, was diese weite Skala von Leisten und Können im deutschen Gemüt und Geistesleben auslöst, finden wir in unvergleichlicher Plastik geschildert in dem Deutschen Reiterbuch, das nicht „Das Deutsche Reiterbuch", sondern „DES DEUTSCHEN REITERBUCH" ist.

(Oberstintendant Gustav Rau, Oberlandstallmeister z. D., in „Velhagen & Klasings Monatshefte", Februarheft 1941.)

 Heft 2 der Schriftenreihe „Deutsche Fliegerhefte". Die folgenden Hefte erscheineh in Abständen von 1 bis 2 Wochen. Der Einzelpreis jeder Nummer beträgt RM. 0,60. Am Schluß der Schriftenreihe werden die einzelnen Hefte ein geschlossenes Buch ergeben. Die Seitennumerierung der einzelnen Hefte wird dementsprechend vorgenommen. Es wird daher gebeten, die Einzelhefte schonend zu behandeln und sorgfältig aufzubewahren. Später erscheint ein fester Umschlag mit Titelprägung, mit dem die einzelnen Hefte dann zu einem vollständigen Buch zusammenzufassen sind. Gleichzeitig erscheint auch ein Gesamtinhaltsverzeichnis und ein Register.
Nach Beendigung des Krieges erscheint eine weitere Schriftenreihe: „Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe."
Das Gesamtwerk erhält den Titel: „ZWEI GENERATIONEN LUFTWAFFE."

Druck: Erasmusdruck Brüder Krause, Berlin